

Transporte, empleo y medio ambiente

Pilar Vega

Geógrafa Urbanista

La dependencia de los modos de transporte motorizados se caracteriza en los últimos 30 años por una tendencia a favor del automóvil, frente al transporte público y colectivo. Esta nueva situación de competencia desleal con el transporte privado provoca la pérdida de empleo en el transporte público, como ha ocurrido con el ferrocarril.

Pero el descenso del empleo no se ha producido exclusivamente en el transporte público; las medidas de regulación de empleo, automatización y reestructuración productiva, o la deslocalización de la cadena productiva ha afectado de forma significativa al sector de la automoción.

La tendencia actual del sector del transporte es incrementar la movilidad motorizada, pero al mismo tiempo generar un menor número de empleos, cuando no su directa desaparición.

Palabras clave: Transporte, Medio Ambiente, Empleo medioambiental, Ahorro energético.

1. Introducción

Desde el momento en que surge la necesidad de transportarnos y de utilizar los medios que permiten los desplazamientos, se comienzan a producir importantes consumos energéticos, emitir contaminantes y gastar dinero.

Los modelos productivos y territoriales que se han ido imponiendo han generado nuevas formas de desplazamiento, que han incrementado la dependencia de medios motorizados (transporte público o privado). Sin estos medios sería imposible en muchos casos desarrollar ciertas actividades de la vida cotidiana: trabajar, ir a la escuela o a comprar. Frente a esta nueva invasión de los transportes motorizados, los viajes a pie para realizar estas actividades son cada vez menos frecuentes y el uso de la calle como espacio de relación se hace más difícil.

La dependencia de los modos de transporte motorizados se caracteriza en los últimos treinta

años por una tendencia a favor del automóvil, frente al transporte público y colectivo. Esta nueva situación de competencia desleal con el transporte privado provoca una pérdida de empleo en estos sectores del transporte público, como ha ocurrido con el ferrocarril.

Pero el descenso del empleo no se ha producido exclusivamente en el transporte público; las medidas de regulación de empleo, de automatización y reestructuración productiva, o la deslocalización a otros países de parte de la cadena productiva ha afectado de forma significativa al sector de la automoción.

En este momento existe una gran incertidumbre sobre el futuro del trabajo en su conjunto y se buscan nuevos sectores que permitan crear empleo. Parece que la tendencia del sector del transporte es incrementar la movilidad motorizada, pero al mismo tiempo generar un menor número de empleos, cuando no su directa desaparición.

2. Las nuevas necesidades de desplazamiento crean empleos

Durante la época preindustrial la mayoría de los desplazamientos se realizaban de forma autónoma y no motorizada, el trabajo no era una actividad separada físicamente del resto de las manifestaciones de la vida cotidiana.

Sin embargo con la llegada de la industrialización, y con la segregación funcional del espacio productivo y doméstico, el transporte motorizado comienza a hacerse obligatorio, se convierte en «valor de cambio», se somete a la escasez frente a un bien superabundante y gratuito como era el desplazamiento a pie.

En estos primeros momentos, los desplazamientos peatonales aún eran importantes, la ciudad consolidada era compacta, densa y excepto la localización de algunas fabricas, el resto de las actividades y servicios permanecían aún cerca de las viviendas.

Los desplazamientos pendulares residencia-trabajo que se realizaban diariamente era la principal fuente de demanda de medios de transporte mecanizados, que acortaba las distancias y los tiempos de viaje. Aparece la bicicleta como medio usual de desplazamiento al trabajo que comparte ese espacio con el transporte público.

La conformación de este incipiente sector del «transporte», comienza a producir beneficios monetarios, y al mismo tiempo a generar puestos de trabajo en un momento caracterizado por una primacía del transporte colectivo: trolebuses, tranvías o ferrocarriles, estos serán los modos de transporte fundamentales de estos primeros momentos del industrialismo.

Algunos de los trabajos que surgen en este momento ya existían en el periodo de la tracción animal, pero es ahora cuando estas profesiones se extienden y pasan de manipular un correaje a manejar un motor. Aparecen los conductores de autobuses, los fogoneros y maquinistas de ferrocarriles, etc.

El transporte se convierte en esa industria, en la que las diferentes etapas por las que atraviesan los vehículos a lo largo de su vida (extracción de

materias primas, fundición, fabricación de vehículos, construcción de infraestructuras, sobre todo las ferroviarias que mantuvieron un importante número de población ocupada, tracción y tratamiento de chatarra y otros residuos), generan más actividad industrial y favorecen a su vez la creación de más empleo.

La siguiente tabla nos permite observar los cambios que se han producido en nuestro país a este respecto:

Tabla 1. Evolución del parque de vehículos madrileño

	1926	1931	1948
Tranvía-remolques	607	611	197
Autobuses	40	60	49
Taxis	2.250	3.219	3.336
Turismos	9.775	22.251	12.680
Camiones	1.720	4.211	7.495
Motos	400	1.500	2.165
Bicicletas	5.000	5.266	18.643
Tracción animal (Lujo)	1.250	52	13
Tracción animal (S.P)	225	30	4
Carros tracción animal	6.585	3.503	2.213
Carros de mano	300	879	4.325

Fuente: En «Ciencia y Cambio Tecnológico en España». Fundación 1º de Mayo, dentro del artículo «El Cambio Tecnológico en el Desarrollo del Capitalismo Español» cita de Antonio López Gomez: «Los transportes urbanos en Madrid», CSIC. 1983.

En este cuadro se señala la evolución de los transportes que refleja cambios importantes en las relaciones de desplazamientos tanto de viajeros como de mercancías.

La Guerra Civil de 1936-39 supone un momento de inflexión en el transporte motorizado, que se recuperará conforme se superen las consecuencias de la contienda.

A pesar de esta situación de crisis, se comienza a reflejar un incremento de los desplazamientos motorizados en detrimento a los autónomos y de tracción animal. Así aumentan los taxis, los tranvías y autobuses, para el traslado de viajeros y los camiones para el transporte de mercancías. Por otro lado, las bicicletas, alcanzan un parque cada vez mayor y se convierten en un modo de

transporte importante para los desplazamientos hasta el centro de trabajo.

En estos años se pasa de un modelo de transporte basado en los medios de tracción «a sangre» y en las formas autónomas de desplazamiento sin motores (caminar), sin emisiones y sin contaminantes, a otro más agresivo con el entorno, donde el coche tiene una mayor presencia. Pero será con la irrupción del automóvil a finales de los 1960 y comienzos de los 1970 cuando realmente se modifiquen las pautas de conducta de los viajeros. Algunos abandonan el uso del transporte público por razones diversas y pasan a engrosar las filas de conductores «sin sueldo».

Tabla 2. Evolución del parque de vehículos

	1970	1981	1990	1996
Autobuses		43.303	45.767	48.405
Turismos	2.377.726	7.943.325	11.995.640	14.753.809
Camiones		1.396.809	2.332.928	3.057.347
Motos		1.257.138	1.073.457	1.308.208
Bicicletas		1.049.246 (1)		

Fuente: Dirección General de Tráfico

Esta nueva etapa que comienza en los 1970 y se prolonga con éxito hasta nuestros días, contempla la generalización de los desplazamientos por carretera. La movilidad se incrementa fundamentalmente a través de los modos viarios: automóviles, autobuses, motocicletas y camiones. Surge en este momento uno de los modelos de transporte más agresivos desde el punto de vista ambiental, que modificará las pautas culturales y de relación entre las personas.

Esta nueva situación generará un trasvase de empleos de unos modos a otros. El transporte ferroviario pierde en este período 38.179 empleos, al tiempo que se crean nuevos puestos de trabajo en el transporte por carretera de viajeros y mercancías, en la fabricación de automóviles, en la venta de carburantes, etc.

(1) Este dato corresponde a 1984.

3. El uso masivo del transporte genera empleos

Para demostrar la generación de empleo en el sector del transporte sería necesario seguir todas las etapas de producción relacionadas con esta actividad para conocer el volumen real de trabajo que genera. Desde la fase de extracción y elaboración de materiales, la fabricación de vehículos, la puesta en funcionamiento de los mismos, hasta el momento de su desaparición en los cementerios de chatarra.

Sin embargo, el encadenar estas etapas de la producción del transporte exigiría un pormenorizado estudio de varios meses, que permitiera desgranar cada fase y el empleo que produce. Se han recogido algunos datos de la información ya publicada, que permiten una aproximación a algunas de las hipótesis que con gran incertidumbre se plantearon al comienzo de este artículo.

Esta metodología ha sido aplicada con rigor por el Instituto Francés de Investigación sobre Transporte que ha podido demostrar las diferencias existentes en la generación de empleo entre el transporte público y el privado, y que se expondrán en el próximo apartado.

Aunque la Clasificación Nacional de Actividades Económicas (CNAE) confeccionada por el INE, desglosa cada una de las actividades productivas que se desarrollan en nuestro país marcando diferentes epígrafes para cada una de ellas, lo cierto es que ha sido imposible acceder a esta información, ya que ello sería objeto de una profunda y prolongada investigación, que no ha podido realizarse hasta el momento.

A partir de los epígrafes de la CNAE sería posible recorrer cada uno de los eslabones de la cadena del transporte, tanto para el transporte público como para el privado, incluyendo también las actividades derivadas del transporte no motorizado, como son los desplazamientos a pie y en bicicleta.

Una de las hipótesis que deseáramos demostrar a través de esta información obtenida de la Clasificación de Actividades Económicas es que el

transporte público genera más empleo que el transporte privado. Se ha realizado un cuadro en el que aparecen el número de asalariados por ramas de actividad del primer trimestre de 1998, de tal forma que del conjunto de la actividad, existen epígrafes en los que el empleo que abarcan se relaciona en una proporción importante con el transporte.

Tabla 3. **Actividad del transporte por ramas de actividad**

RAMAS de ACTIVIDAD	ASALARIADOS
11 EXTR.PETROLEOS Y GAS NATURAL	4.700
13 EXTR.MINERALES METÁLICOS	3.200
25 CAUCHO Y MATERIAS PLÁSTICAS	94.400
27 METALURGIA	80.700
34 VEHICULOS MOTOR, REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES	172.300
35 OTRO MATERIAL DE TRANSPORTE	67.300
50 VENTA, MANTENIMIENTO Y REPARACIÓN VEHÍCULOS-MOTOR. VENTA COMBUSTIBLE	228.100
60 TRANSPORTE TERRESTRE Y POR TUBERÍA	277.400
61 TRANSPORTE MARÍTIMO Y DE CABOTAJE	14.600
62 TRANSPORTE AÉREO Y ESPACIAL	28.300
63 ACTIV. ANEXAS AL TRANSPORTE; AGENCIAS VIAJES	85.800
66 SEGUROS Y PLANES DE PENSIONES	76.700
TOTAL ACTIVIDAD RELACIONADA CON EL TRANSPORTE	1.133.500

La cifra que se obtiene de esta agrupación de epígrafes de la CNAE es elevada, 1.133.500 empleos estarían relacionados con el sector del transporte. Esta cifra supone aproximadamente el 10 % del conjunto de los asalariados españoles (aquí se incluye tanto el transporte público como el privado). Pero la segregación entre actividades dedicadas al transporte público y las dedicadas al privado es imposible de realizar ya que ambas participan en actividades productivas incluidas dentro del mismo epígrafe, la extracción de materiales, en el consumo de

combustibles, etc. Por lo tanto será necesario aplicarle un índice de participación para cada una de ellas.

Según el Informe anual publicado por el Ministerio de Fomento (1996), la población dedicada al *transporte público* era de **579.100** personas.

Hay que tener en cuenta que estos datos son globales por lo que sería necesario restar todos aquellos asalariados que se incluyen en algunos de estos epígrafes y que no están relacionados con la actividad del transporte.

4. Ventajas ambientales y de empleo del transporte público frente al privado

El estudio realizado en Abril de 1996 por el Instituto Francés para la Investigación sobre el Transporte (INRETS), analiza el empleo generado y la energía consumida en el transporte de viajeros, para el que se ha aplicado en la relación el ratio viajeros/Km en el ámbito urbano. Según este Informe en el contexto actual el transporte público genera dos veces más empleo y consume dos veces menos energía que el desplazamiento en automóvil.

El INRETS ha utilizado dos métodos diferentes para poder realizar este análisis comparativo, en ambos ha aplicado un enfoque global, es lo que se conoce como balance de la «*mina al vertedero*», en el que se contabiliza no solo a la industria del automóvil, o los servicios que oferta el transporte público sino también todas aquellas actividades asociadas con el sector: proveedores de piezas y materiales, seguros, reparaciones, construcción, mantenimiento y explotación de infraestructuras, etc.

Para la aplicación de la primera metodología se realizaron las «Cuentas del Empleo» para todo el estado francés, diferenciando los puestos de trabajo que generaba la industria del automóvil frente a los que creaban los transportes públicos, el resultado fue favorable al sector de la automoción en 667.000 empleos. Los resultados aparecen en la Tabla 4:

Tabla 4. Empleo por sectores (Francia)

EMPLEO SECTOR AUTOMÓVIL	
FABRICACIÓN DE COCHES	416.000 Empleos
COMERCIALIZACIÓN Y MANTENIMIENTO	
DE VEHICULOS	379.000 Empleos
CARBURANTES	18.000 Empleos
AUTOESCUELAS, PRENSA	
AUTOMOVILISTICA, ...	32.000 Empleos
CONSTRUCCIÓN, MANTENIMIENTO Y	
EXPLOTACIÓN DE CARRETERAS	286.000 Empleos
TOTAL	1.131.000 Empleos
EMPLEO EN TRANSPORTE PUBLICO	
EMPRESAS DE TRANSPORTE	259.906 Empleos
EMPRESAS DE CONSUMOS INTERMEDIOS	79.675 Empleos
EMPRESAS RELACIONADAS CON	
INVERSIONES	100.800 Empleos
CONTRIBUCIÓN A LAS ADQUISICIONES	
INTERURBANAS	14.500 Empleos
TOTAL	455.000 Empleos

Sin embargo, cuando se aplicó el segundo método, en el que se relacionaba el empleo de cada sector (transporte público y transporte privado) con el número de viajeros transportados y con el consumo de energía, el transporte público obtenía una clara ventaja frente al automóvil.

Los resultados del estudio francés demuestran que el transporte público es más eficiente en el consumo energético y en la generación de empleo. Así, como conclusión, y tomando como referencia el desplazamiento de 1.000 viajeros en una distancia de un kilómetro, el automóvil, consume 53.000 Kp y permite la actividad a 2.700 empleados, mientras que si este viaje se realiza en transporte público se consumen únicamente 24.000 Kp y es posible mantener 5.600 puestos de trabajo.

5. La pérdida generalizada de empleo en el sector transporte

La polémica entre el empleo generado por el transporte público frente al creado por transporte privado se ve suavizada por un fenómeno que afecta por igual a las dos formas de transporte; la pérdida de puestos de trabajo.

Desde hace unos treinta años se observa como tanto las empresas dedicadas a la fabricación de vehículos (automóviles, vagones de ferrocarril, constructoras de infraestructuras, etc.), como las encargadas de suministrar un servicio de transporte público, disminuyen significativamente sus plantillas.

A continuación se analiza la dinámica de algunas de las principales compañías de transporte español.

La **Compañía ferroviaria RENFE** que en los años 1940 sobrepasaba los 100.000 empleos experimenta desde los años 1970 drásticas y lamentables reducciones de plantilla, como se observa en la siguiente tabla:

Tabla 5. Evolución del empleo en RENFE

EVOLUCIÓN EMPLEO EN RENFE	
Años	Nº de Empleos
1973	75.000
1983	75.322
1987	60.745
1993	41.626
1994	40.174
1995	38.212
1996	36.821

Fuente: Informe Anual de 1996. RENFE

Observando estos datos se puede afirmar que el transporte público ferroviario convencional se encuentra en una etapa de clara regresión. Algunas de las causas que han colaborado en el caso español a esta pérdida de empleos es el cierre de líneas y la descapitalización experimentada por el ferrocarril en los últimos años.

Otro caso ilustrativo, a pesar del esplendor que últimamente le caracteriza en las inauguraciones de gobernantes locales, es el de la **Compañía Metropolitana Madrileña**. A pesar de incrementar la longitud de la red no ha aumentado el número de viajeros, ni tampoco ha generado más puestos de trabajo, sino que por el contrario ha reducido su

plantilla (2). Una situación muy similar es la que atraviesa la Empresa Municipal de Transportes (EMT). Los datos de los últimos años así lo demuestran:

Tabla 6. Evolución del metro y la EMT en Madrid

METRO	1990	1996
Longitud Red	112,5 Km	120,97 Km
Nº Estaciones	155	164
Consumo Energético	306.957.657 KWh	398.730.951 KWh
Viajes	415.505.432	407.977.217
Plantilla	6.108	5.438
EMT	1990	1996
Número de Líneas	149	179
Longitud de la Red	2.212 Km	2.709,63 Km
Número de Viajes	4233.300.000	534.000.000
Velocidad	14,58 Km/h	14,69 Km/h
Número de Empleos	6.765	6.150

Fuente: «Metro de Madrid: Cuentas Anuales e Informe de Gestión», 1996 y Memoria del Consorcio Regional de Transportes, 1990 y 1996.

Las causas de esta nueva situación de pérdida generalizada de empleo hay que buscarla en numerosos factores relacionados con la nueva manera de gestionar las empresas públicas (en este caso la Compañía Metropolitana y la EMT de Madrid) en las que el objetivo principal, bajo la amenaza de privatización, es obtener beneficios, antes que dar un mejor servicio a los usuarios.

A esto se une la aplicación de los procesos tecnológicos a algunos servicios que antes realizaban los trabajadores de los transportes públicos. Así se reduce la plantilla de empleados (expendedores de billetes, agentes, revisores, etc) y aparecen máquinas que los sustituyen:

(2) Este es uno de los puntos de conflicto por el que los trabajadores de la Compañía Metropolitana madrileña llevan manteniendo una huelga que a la fecha de redacción de este artículo cumplía 17 meses.

Tabla 7. Procesos de automatización del metro de Madrid

	1990	1996
Maquinas Billeteras automáticas	157	409
Monitores de TV	100	432

Fuente: «Metro de Madrid: Cuentas Anuales e Informe de Gestión», 1996.

Pero esta situación de pérdida de empleo la padecen por igual las empresas del sector del automóvil. Si se hace un breve repaso durante los cinco últimos años por algunas de ellas se observa que aún registrando un incremento de los beneficios netos, las empresas deciden disminuir la plantilla:

Tabla 8. Evolución en el sector de la automoción

	1990		1994	
	Empleo	Beneficio Neto	Empleo	Beneficio Neto
Fasa Renault	17.412	1.047 mill.ptas	14.919	30.475 mill.ptas
Ford	10.884	14.457	8.274	14.617
Seat	21.592	1.587	13.688	17.965
Citroen	10.503	9.048	8.557	13.846
Nissan	6.762	7.049	7.212	-24.908
Michelin	—	—	10.348	3.296

Fuente: Anuario El País, 1984 y 1996.

Este panorama de pérdidas generalizadas de puestos de trabajo hay que relacionarlo con factores como la globalización y deslocalización productiva o la incorporación de los procesos de automatización en las cadenas de fabricación. Así hace algunos meses el Dominical del Diario El País ofrecía un reportaje sobre la factoría de General Motors en Figueruelas (Zaragoza), en donde la plantilla está compuesta por 9.200 personas y 500 robots; estos últimos realizan el 98 % de los puntos de soldadura de un coche. Se decía en este artículo que un robot cuesta 7 millones de pesetas, es decir, lo que cobran tres operarios de carne y hueso. Esto significa que un robot se amortiza en 1 año, y además no tiene vacaciones, ni enfermedades, ni bajas maternales,

Uno de los datos más interesantes, es el del **ÍNDICE DE PRODUCTIVIDAD EN EL EMPLEO** de las empresas relacionadas con el sector del transporte. La siguiente tabla compara en dos ejercicios diferentes la productividad por empleado en empresas relacionadas con el transporte público y el privado.

Tabla 9. **Índice de productividad en el sector transporte**

	1990	1994
Transp. Público		
Renfe	3,75 *	12,38
EMT-Madrid	4,26	5,38
Metro-Madrid	3,20	3,38
Sector Automóvil		
Fasa Renault	25,27	41,74
Seat	21,93	29,32
Campsa	92,58
Cepsa	119,96	112,9
Dragados	16,31	17,05
Ferrovial	34,15

* en mil. de ptas.

Fuente: Anuarios de El País, 1992 y 1996.

Como se puede observar, las empresas de transporte público requieren una productividad significativamente más baja que las empresas del sector de la automoción, es decir, necesitan niveles superiores de facturación para generar el mismo número de puestos de trabajo.

6. Los empleos indirectos del transporte

No nos referimos a aquellos empleos relacionados con los desplazamientos motorizados que indirectamente dan empleo a los trabajadores, sino a aquellos que son producidos por las externalidades negativas del sector transporte: accidentes de tráfico, seguros, gestión de la circulación, etc. Una parte importante del sistema sanitario de nuestro país se destina a paliar las consecuencias del modo viario (los accidentes de tráfico colaboran a incrementar el PIB).

En este sentido, habría que recordar lo que los individuos del mundo de hoy «necesitan trabajar para transportarse», para pagar los desplazamientos necesarios para la vida cotidiana. Este gasto es inferior si el movimiento se realiza en medios de transporte público que en transporte privado.

Ivan Illich relacionó a principios de los años 1970 el transporte con el tiempo que los ciudadanos destinaban a su adquisición, utilización y mantenimiento. Hizo el siguiente cálculo:

« El hombre americano típico consagra más de 1.600 horas anuales a su automóvil: sentado dentro de él en marcha o parado, trabajando para pagarlo, para pagar la gasolina, las llantas, los peajes, el seguro, las infracciones y los impuestos para las carreteras y los estacionamientos. Le consagra 4 horas diarias en las que se sirve de él, se ocupa de él o trabaja para él. Aquí no se han tenido en cuenta todas las actividades por el transporte: el tiempo que consume en el hospital, en los tribunales y en los talleres mecánicos, el tiempo pasado por la televisión viendo publicidad automovilística, el tiempo invertido en ganar tiempo para viajar... ».

Ivan Illich «Energía y Equidad», Ed. Barral, Barcelona, 1974.

Con estas actividades cada uno de los usuarios del automóvil colabora a la marcha de la economía, procurando trabajo a otros trabajadores dedicados a la industria del automóvil o a actividades relacionadas con ella; Es un circuito que se realimenta a sí mismo, puede darse el caso que los trabajadores empleados en el sector de la automoción colaboren a sembrar su propio sistema. Igualmente ello contribuye a incrementar los beneficios que ingresan los lobbys del automóvil y del petróleo, y justifican guerras tan atroces como la del Golfo, motivada por el control de un recurso imprescindible para la sociedad de consumo.

6. El escenario futuro del empleo en el transporte

El escenario futuro se muestra bastante regresivo en cuanto a la capacidad para generar empleos en el sector del transporte. Los datos más recientes indican la tendencia a una pérdida indefinida de puestos de trabajo. Las tecnologías no ayudan nada, al contrario colaboran a acelerar las pérdidas de empleo.

Por otro lado, los niveles de deterioro ambiental tampoco van a ser menores que los actuales: más movilidad motorizada individual, mayores niveles de deterioro ambiental, en una situación de irreversibilidad, en la que no existe posibilidad de cambio, en la que estamos hipotecando nuestro futuro y el futuro de los demás.

La solución pasa por dibujar posibles escenarios con actuaciones que permitan la reducción de las emisiones de CO₂.

En una primera etapa se transferirían desplazamientos motorizados en transporte privado al transporte público (3). Para esto habría que tomar medidas también relacionadas con la ordenación del territorio.

En esta fase se producirá una moderación del crecimiento de todos los modos viarios excepto el autobús, y un incremento notable de todos los medios colectivos, así como del ferrocarril de mercancías.

Las consecuencias de la aplicación de estas primeras medidas serán: incremento del índice de ocupación de los vehículos, reducción de los niveles de contaminación atmosférica, aumento de la velocidad media del transporte público y la disminución del espacio global ocupado por el transporte

En este primer escenario, la potenciación del transporte público generará gran proporción de trabajos en la etapa de tracción, mientras que se reducirán en los procesos de fabricación de los vehículos.

Una segunda etapa consistiría en transferir tráfico del transporte público al transporte no motorizado. Para esto es fundamental aplicar en la concepción de la ciudad el concepto de «cercanía» y «proximidad».

A diferencia de lo que ocurría en el primer escenario, en esta segunda fase se debería reducir también el empleo en la etapa de tracción, ya que los desplazamientos serían autónomos, sin necesidad de un conductor. Las distancias serían cortas y se podrían realizar caminando o en bicicleta.

En este último escenario los balances energéticos serían favorables para el medio ambiente. Sin embargo el empleo sería más escaso, ya que el sector del transporte perdería parte de su protagonismo.

Es muy probable que otro modelo de distribución territorial y de organización productiva, más respetuoso con el entorno, recuperaría los trabajos que se han abandonado con la introducción del transporte motorizado para distancias cada vez más alejadas.

(3) Estevan, A y Sanz, A, *Hacia la Reconversión Ecológica del Transporte en España*. Ed. Catarata, Madrid 1994.